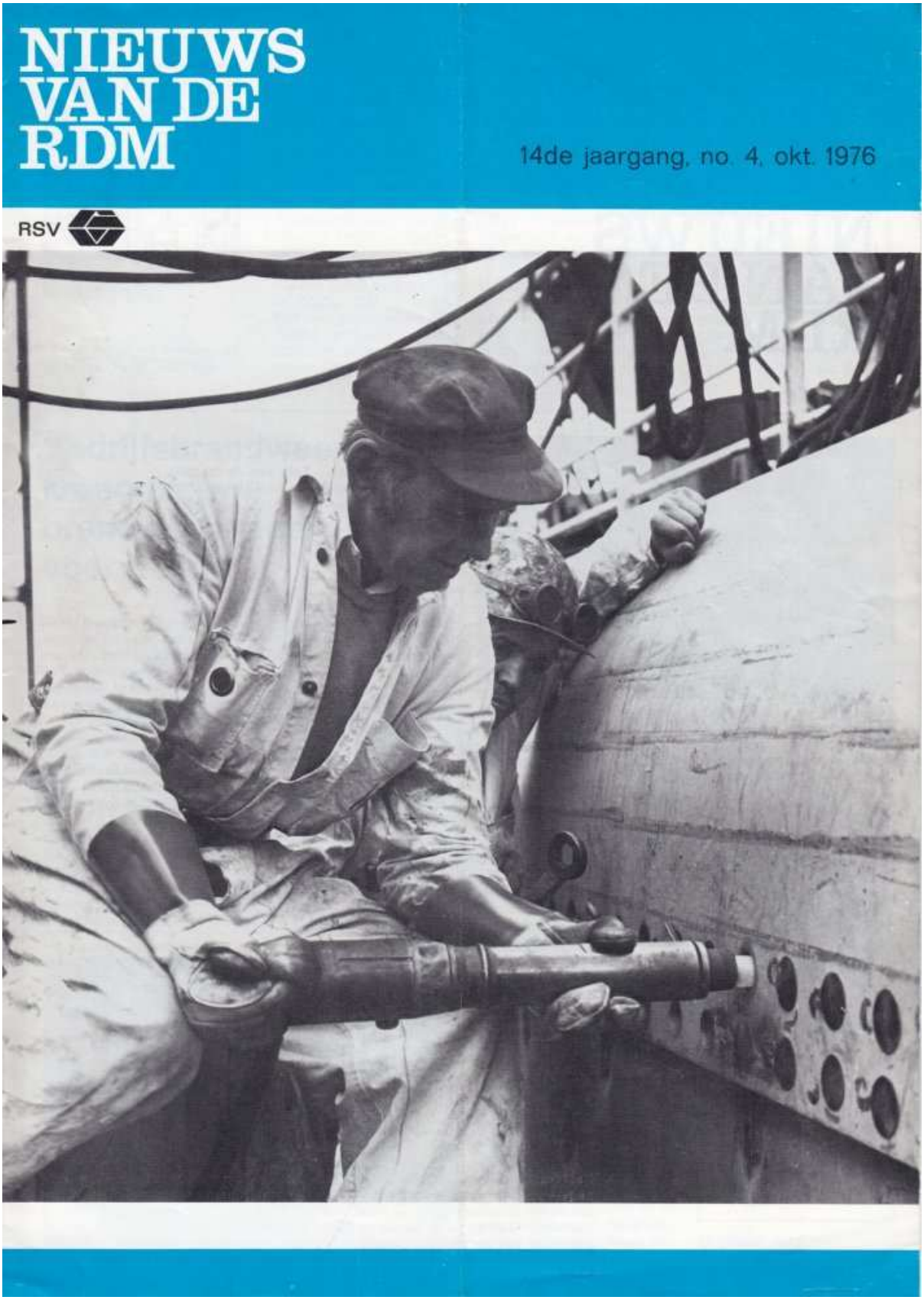
# “Nieuws van de RDM”, oktober 1976, 14e jaargang, nummer 4.

*Ontvangen van Rob van den Broek, ’s-Hertogenbosch; uit het archief van Piet van der Horst, Rotterdam.*



# NIEUWS VAN DE RDM

Personeelsorgaan van De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij B.V., Scheepsbouw Maatschappij Nieuwe Waterweg B.V. en Rotterdam Nuclear B.V.

Verschijnt maandelijks

**Redactie-commissie:** A. Woerlee, **voorzitter;** J. Boekholt; G. J. van Gaalen; G. C. Heins; L. M. Idsinga; N. Poldermans; P. Sannes; J. van Sliedregt; H. Staas; C. J. Stok; P. J. C. Vermeeren; J. P. Weys; S. Slis, **eind-redacteur.**

**Medewerker:** J. G. de Reus

**Foto van de maand:**
De heer H. van Zandvoort klinkt als 'n klok; (zie pagina 6)

Inhoud

1 Officiële mededelingen / Bedrijfsbrandweer RDM kreeg nieuwe brandweerwagen voor Heijplaat

2 Chinese offshore missie op bezoek bij RDM / Eerste bodemsectie bouwnummer 346 geplaatst

3 "Cunard Adventurer" voor reparatie aan werf / Oude dame krijgt na 35 jaar een nieuwe hoed

4 Dok in dok voor inspectie / Jubilarissen van de maand

6 Roer van "Husky" snel gerepareerd / Klinkkarwei aan bulkcarrier krachtig geklaard

7 "Moa" onmisbaar stuk gereedschap in reparatie

9 Retourtje Rotterdam / Las Palmas

11 Ziek zijn - Beter zijn / WEK-mc delingen

12 In memoriam

Pag. 3 omslag: Dankbetuigingen / Afscheid

**Het overnemen van artikelen, foto's of gegevens** is niet toegestaan, tenzij met duidelijke bronvermelding. - Voor het overnemen van foto's is tevens de toestemming van de redactie vereist.

**Kopij volgend nummer:** de kopij voor het november-december-nummer dient vóór 20 november in het bezit van de eindredacteur te zijn.

CIELEMED
ELINGENOF
FICIELEMEI
DEDELINGE
ENOFFICIEL
EMEDELING

Officiële mededelingen

Hierbij delen wij u mede dat door de Raad van Bestuur thans het definitieve besluit betreffende coördinatie van de machinefabrieken van WF en RDM is genomen.

Dit houdt het volgende in:
- De machinefabrieken van WF en RDM zullen worden samengevoegd tot één machinefabriek voor het maken van hoogwaardige producten.
- Deze machinefabriek zal worden geconcentreerd op de locatie RDM.
- Van het gezamenlijke personeel van beide machinefabrieken zullen circa 430 medewerkers in de nieuwe machinefabriek tewerk worden gesteld. De nieuwe bezetting zal bestaan uit ongeveer evenveel werknemers afkomstig van WF als van de RDM. Voor de overige werknemers (circa 330 man) zal binnen de eigen onderneming of binnen RSV vervangende werkgelegenheid worden gezocht.

De uitvoering van bovenstaand besluitenpakket wordt opgedragen aan de locatiedirecties van WF en RDM in samenwerking met de heer Ir J. A. Schaap, hoofd Productengroep IV-4 Algemene Werktuigbouw.

De uitvoering zal geschieden met inachtneming van de afspraken, die op basis van het advies van de Herstructureringsadviescommissie met de Centrale Ondernemingsraad, de Ondernemingsraden van RDM en WF en de Vakverenigingen zijn en zullen worden gemaakt.
De Overeenkomst Sociale Begeleiding Herstructurering RSV is van toepassing.
Met de betrokken personeelsleden zal zo spoedig mogelijk contact worden opgenomen.

De Directie

---

# Bedrijfsbrandweer RDM kreeg nieuwe brandweerwagen voor Heijplaat

"Wij hebben bijzonder veel waardering voor het feit, dat wij de beschikking hebben gekregen over een ultra moderne brandweerauto. Ik hoop dat daarmee de jarenlange samenwerking met de Gemeentelijke Brandweer Rotterdam nog meer geïntensiveerd kan worden".
Deze woorden klonken uit de mond van de heer W. Bos, directeur RDM, in de bar van het hoofdkantoor op woensdagmiddag 6 oktober jl. ter gelegenheid van de overdracht van een nieuwe Mercedes tankautospuit aan onze bedrijfsbrandweer.

De overdracht zelf vond onder enig ceremonieel vertoon plaats aan het Wasserijlaantje op het Tuindorp Heijplaat, waarmee tevens de nieuwe brandweergarage in gebruik werd genomen. Daarbij mocht de heer Bos uit handen van de heer B. Vossenaar, commandant van de Gemeentelijke Brandweer Rotterdam, de sleuteltjes van de nieuwe brandweerauto ontvangen. De heer Vossenaar wees op de noodzaak van de ingebruikneming van het nieuwe voertuig. De kleine VW brandweerwagen voldoet niet meer aan de huidige eisen en is rijp voor een museum. De heer Bos haakte hierop in met de woorden: „Met deze nieuwe uitrusting zijn wij in staat de grootst mogelijke branden op een effectieve manier en slagvaardig te helpen bestrijden".

Alle RDM-brandweerlieden ontvingen een schildje

De heer Vossenaar overhandigt de sleuteltjes aan de heer Bos

**Samenwerking**

In de bar van het hoofdkantoor ging de heer Vossenaar in zijn toespraak wat dieper in op de achtergronden, waaruit de samenwerking is ontstaan. "Toen de Rotterdamse brandweer in 1969 een verregaande reorganisatie onderging, bleek er een leemte te ontstaan op de Heijplaat. Nauw overleg met de directie, de heer ir L. van der Tas, en de bedrijfsbrandweer van de RDM hebben er uiteindelijk toe geleid, dat de laatste de dekking voor dit gebied zou gaan verzorgen. Dit is een uniek gebeuren in de geschiedenis van de Nederlandse brandweer. Nooit eerder is het voorgekomen, dat een bedrijfsbrandweer betrokken werd bij de brandrepressie op gemeentelijk grondgebied. Wij zijn zelfs zover gegaan, dat een 10-jarig contract is afgesloten. Nu, met de ingebruikneming van de nieuwe kazerne en de overdracht van de nieuwe wagen hebben wij nog negen jaar voor de boeg. Ik hoop dat gedurende die tijd onze samenwerking even goed zo niet beter zal verlopen".
Tenslotte kregen alle leden van RDM bedrijfsbrandweer uit handen van de heer Vossenaar een schildje van de Rotterdamse brandweer als aandenken aan deze heuglijke dag.

RDM 75 jaar 1902-1977

# Chinese offshore missie op bezoek bij RDM

Belangstelling voor het werk in de Scheepsbouwwerkplaats

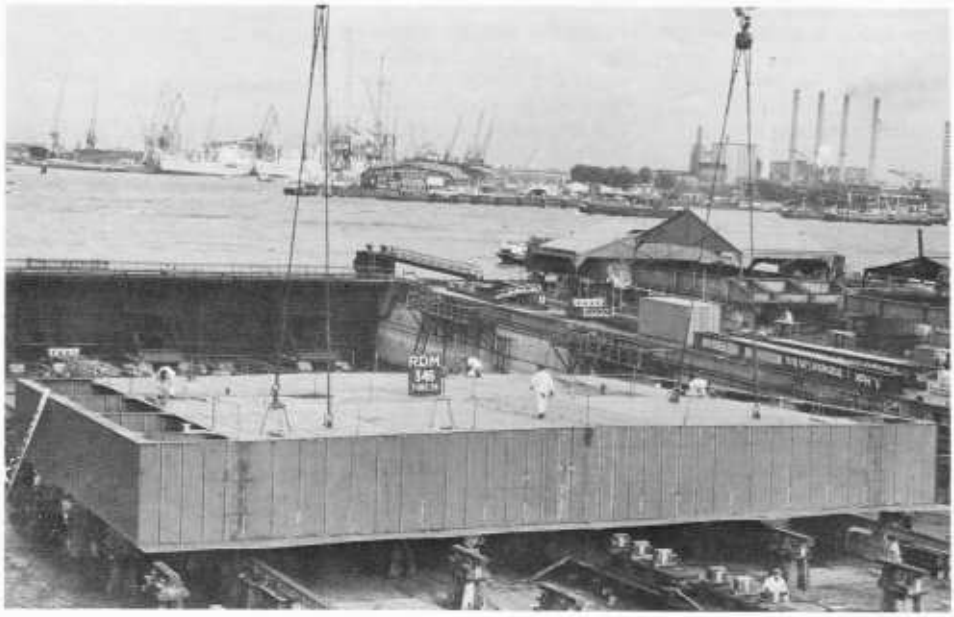
V.r.n.l. de heren Bos, Boomsma en Hengst verwelkomen de Chinese gasten

Een Chinese missie, bestaande uit een team van specialisten op offshore gebied, bracht een kort bezoek aan ons bedrijf.
Dit vond plaats op donderdagmiddag 30 september jl. Zij werden welkom geheten door de heren W. Bos directeur RDM, L. Boomsma, bedrijfsdirecteur Scheepsnieuwbouw en Offshore en S. Hengst, plaatsvervangend hoofd afdeling Scheepsnieuwbouw en Offshore.

Na een rondgang over de werf kwam men bijeen in het hoofdkantoor.
Een en ander geschiedde in het kader van een bezoek aan RSV met het doel zich te oriënteren wat wij zoal aan offshore producten te bieden hebben. Daartoe werden ook andere Nederlandse bedrijven bezocht.
Op het hoofdkantoor van RSV had de missie eerder op de dag verscheidene lezingen op offshore gebied bijgewoond.

# Eerste bodemsectie bouwnummer 346 geplaatst

Een bodemsectie met een gewicht van circa 130 ton werd donderdagmorgen 7 oktober jl. op de kielstapeling van helling 8 geplaatst. Het is de eerste sectie van bouwnummer 346, een drijvend dok met een lengte over alles van 135 meter. Twee van dergelijke secties vormen één ponton; het gehele dok zal bestaan uit zes pontons.
De constructie en uitvoering van het dok zijn uniek. In een latere uitgave zullen wij hierop nader ingaan.
Het wordt gebouwd voor buitenlandse opdrachtgevers.
Onvoorziene omstandigheden voorbehouden zal de tewaterlating plaatsvinden op zaterdag 22 januari 1977, de dag waarop wij tevens het 75-jarig bestaan van de RDM zullen vieren.

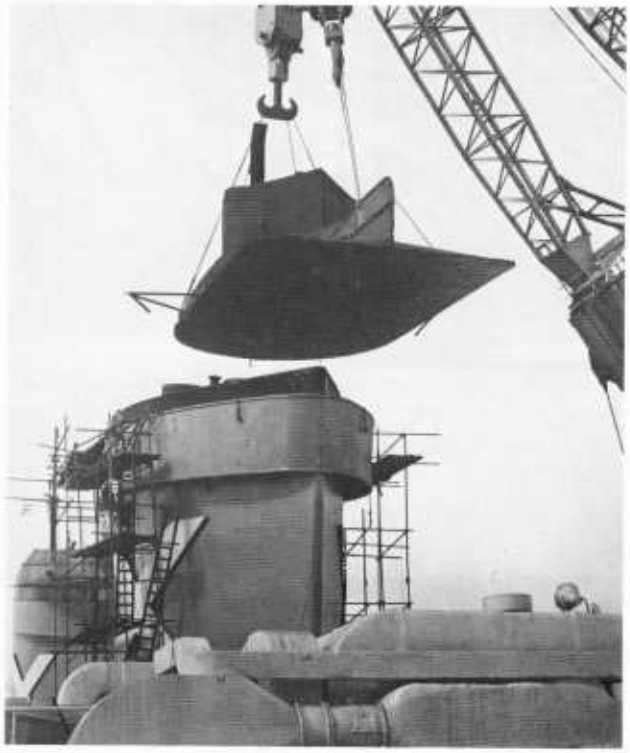


# "Cunard Adventurer" voor reparatie aan werf

Een vertrouwd gezicht aan de werf was het verschijnen van het door ons in 1971 opgeleverde passagiersschip "Cunard Adventurer". Het fraaie schip werd afgemeerd aan de nieuwe kraanbaan IV. Er zullen ingrijpende werkzaamheden aan de machine-installaties verricht worden. Om deze te kunnen uitvoeren zal men een groot gat in de huid maken, nadat het schip in dok 9 opgenomen is. Zij zal eveneens een onderhoudsbeurt ondergaan. De werkzaamheden zullen hoofdzakelijk uitgevoerd worden door onze RSV-partner P. Smit jr.

Als bekend was zij een zusterschip van de in 1972 door P. Smit gebouwde "Cunard Ambassador". Enkele jaren geleden brandde zij geheel uit, waarna de verbouwing volgde tot schapentransportschip voor een Deense rederij. Vanaf dat moment luidde de naam "Linda Clausen".

# Oude dame krijgt na 35 jaar een nieuwe hoed



De R.H.M.S. "Australis" van de Chandris Line, ex s.s. "America" van de United States Lines, was in september jl. aan de werf voor een onderhoudsbeurt. R.H.M.S. staat voor Royal Hellenic Mail Steamer. Het passagiersschip onderhoud een lijndienst tussen Australië en Europa.

Tijdens de reparatieperiode in dok 9 werd de top van de achterste schoorsteen verwijderd. De bok "Ir. J. G. Snip" plaatste een nieuwe top, die door de Nieuwe Waterweg is gemaakt. Het gewicht ervan bedraagt vijftien ton. De afmetingen zijn 13 x 7 x 2 meter. De voorste schoorsteen is een zogenaamde dummy. Dat wil zeggen: deze doet geen dienst en geeft alleen een fraaier aanzien aan het schip. Tevens werden in dok schroef- en aswerkzaamheden uitgevoerd.

RDM 75 jaar 1902 - 1977

**Bezoek de open dag op 22 januari 1977**

# Dok in dok voor inspectie

In dok 10 werd onlangs gedokt het van de Koninklijke Maatschappij "De Schelde" aangekochte dok 4. Dit dok zal na een inspectiebeurt en het aanbrengen van een onderwaterconservering het inmiddels bij de Nieuwe Waterweg afgevoerde dok 6 gaan vervangen.

Geen foto voorradig van:

40 jaar RDM: N. v. d. Weijde, medew. tijdcontrole, 21 sept.
25 jaar RDM: J. F. Ebben, constructeur tekenkamer S, 1 sept.
25 jaar RDM: W. P. Zom, scheepmaker Nwb., 3 sept.
25 jaar RDM: K. Ensing, bankwerker Rep., 10 sept.
25 jaar RDM: G. de Heij, timmerman Nwb., 10 sept.
25 jaar RDM: W. C. van Yperen, werkm. ijzerwerkers Nwb., 10 sept.
25 jaar RDM: W. C. Geelen, medew. afd. Verk. AM., 10 sept.
25 jaar RDM: J. Muilenberg, ketelmaker Rep., 27 sept.
40 jaar RN: C. Kool, bankwerker onderh. Smederij, 15 sept.
25 jaar RN: J. Beyer, ketelmaker Alfa, 4 sept.

De traditionele jubilarissenbijeenkomst vond wederom plaats in de voormalige direktiehal op 1 oktober.
Na de toespraak van de heer W. Bos, direkteur RDM, bleef men geruime tijd gezellig bijeen.

**40 JAAR RDM**

F. Mieremet
medewerker loonadm.
1 september

C. J. Kwant
controleur meetkamer MF
14 september

W. N. Verhoeven
bankwerker Rep.
16 september

S. G. Swart
scheepmaker Nwb.
21 september

**25 JAAR RDM**

W. H. van Vliet
ntroleur Alg. Wtb.
september

G. van der Heiden
voorman schilders Nwb.
28 september

A. Groeneveld
loodgieter BMH
28 september

M. M. F. Graff
ass. bedrijfsleider Nwb.
3 september

W. van der Velden
plaatwerker Nwb.
3 september

P. F. P. Scherpenisse
brandwacht Alg. dienst
3 september

H. van den Berg
ass. bedrijfsleider Nwb.
17 september

A. Korporaal
modelmaker Alg. Wtb.
18 september

# Roer van "Husky" snel gerepareerd

De sleepboot "Husky" van Heerema Engineering onderging in dok 7 een dokbeurt voor het repareren van een roerschade.
In de werkplaats werden de straalbuis en de roerkoning opgezuiverd. De verstelbare schroef kreeg nieuwe bladen uit eigenaar's reserve. De moeilijkheid bij deze klus zat in de lagerbus van de roerdrager. De uit Zweden geleverde nieuwe bus bleek in verband met wijzigingen in het productieprogramma van de fabriek niet meer geschikt te zijn. Daarom moest op het laatste nippertje een nieuwe bus in eigen bedrijf gemaakt worden. De geweldige inzet van onze medewerkers in de draaierij, die het ingewikkelde stukje draaiwerk maakten, heeft ertoe bijgedragen dat de "Husky" tijdig gereed was.

# Klinkkarwei aan bulkcarrier krachtig geklaard

De heer P. Schouten als nagelheeter

Begin oktober werd in dok 9 opgenomen de 9617 gross tons bulk carrier "Meltemi II" voor onder meer schroef en as werk. Het schip had bovendien een huidschade. Bij herstel hiervan bleek het noodzakelijk om een deel van de scheergang te klinken.
Klinkwerk komt tegenwoordig nauwelijks meer voor. Gelukkig beschikken wij nog over enkele vakbekwame mensen, die dit werk vroeger als hun normale beroep uitoefenden. De heren H. van Zandvoort, de enige overgebleven klinker op ons bedrijf, P. Schouten, nagelheeter en N. Goedvolk, aanhouder, klaarden het klinkkarwei alsof het hun dagelijks werk betrof. Daarbij verwerkten zij 180 zware nagels van 9/8 duim lang.

Bokschipper N. Buys:

## "Moa", onmisbaar stuk gereedschap in reparatie

*Een vertrouwd beeld aan onze werf is de bok "Moa". Zijn vaste ligplaats is in een hoekje van de dokhaven bij de machinefabriek. Vaak is hij op karwei ergens aan de werf of bij de Nieuwe Waterweg. Een en ander is haast een vanzelfsprekendheid. Toch waren wij benieuwd wat de bok precies is en ook hoe het leven aan boord voor de zeskoppige bemanning op een oppervlakte van 28 bij 15 meter verloopt. Onderstaand laten wij de heer Buys, schipper van de "Moa", aan het woord.*

Schipper Buys in de accomodatie onderdeks

De "Moa" op karwei

"MOA", ja zo heet onze bok. Hij is genoemd naar één van de vele soorten uitgestorven vogels. Moa's konden niet vliegen. Zij zijn nauw verwant aan de Kiwi, een loopvogel, die nog wel leeft.
De moa's kwamen voor in Nieuw-Zeeland. Toen op een gegeven moment de Maori's, een Polynesische volksstam, naar Nieuw-Zeeland migreerden, was het met de moa's zo gedaan. Dat gebeurde rond 1350 na Christus. Zij schijnen bijzonder groot geweest te zijn. Tenminste, er zijn overblijfselen gevonden van exemplaren, die zo'n vier meter hoog waren. Ik zou echter niet weten hoe ze eruit zagen".
Bokschipper Buys gaf hiermee een verklaring hoe de bok aan zijn naam komt. Neem bijvoorbeeld de bok "Roerdomp", genoemd naar een reigerachtige vogelsoort, die in ons land voorkomt. Deze bok doet zijn naam eer aan vanwege de sterke gelijkenis met zijn levende naamgenoot. De roerdomp kan inderdaad als een paal in het riet staan en valt dan absoluut niet op. Iemand, die de bok "Bison" kent weet, dat deze ook veel weg heeft van een echte bison.
Maar terug naar de "MOA". Met enige fantasie is deze naam anders te lezen. Namelijk de afkorting voor **M**et **O**ns **A**llen. Bokschipper Buys haakt hier gelijk op in. "Inderdaad, dat is zo gek nog niet. Want weet u, dat is eigenlijk een goede definitie van de manier waarop wij werken. Wij hebben een vaste ploeg. We kennen elkaar door en door. Dat is uitermate belangrijk. Als

wij op karwei zijn moet je elkaar blindelings kunnen vertrouwen. Een hoofdknik of een seintje met de hand moet voldoende zijn. Dat gaat natuurlijk niet altijd op. Het komt voor, dat de ploeg, die het te hijsen object aanslaat voor ons op de bok niet zichtbaar is. Dan werken we met fluitsignalen. Nee, niet op de vingers, maar met echte fluitjes, zoals een scheidsrechter heeft bij voetballen. Tegenwoordig werken wij ook veel met de portofoons. Dat is een enorme verbetering. Zo ziet u, we doen het met ons allen of, wat de Engelsen zo mooi plegen te noemen, teamwork".

**Zes man**

Het bokpersoneel bestaat uit een team van zes man. Deze zijn weer onder te verdelen in een walploeg en een bokploeg. In onderling overleg bepalen zij hoe een karwei aan te pakken. Daarbij bestaat er eveneens een samenspel tussen de bok en de sleepboot. De laatste sleept de bok naar het karwei en manoeuvreert deze op de juiste plaats waar de beide achterankers uitgezet worden. Dan helpt de sleepboot met het uitzetten van de voorste verhaaldraden. Aan de voorzijde van de bok zit nog een anker. Dit anker is een uitstekende noodrem. Hoe snel de bok ook vaart, met het vooranker is hij acuut te stoppen.
Waar de ankers moeten komen te liggen en waar de voorste verhaaldraden moeten worden vastgemaakt hangt van een groot aantal factoren af. Zoals de weersgesteldheid, dus windsterkte en windrichting, eb en vloed en alle mogelijke combinaties daarvan, alsook de plaats waar de verhaaldraden kúnnen worden vastgemaakt. Schipper Buys beaamt dit en zegt: "Juist, en daarom is geen enkel karwei hetzelfde. Steeds weer opnieuw kom je voor onbekende dingen te staan.
Vanzelfsprekend krijg je een zekere routine, maar toch is het iedere keer opnieuw opletten wat je doet. Je maakt dan ook leuke dingen mee. Enige tijd terug nog bij dok 8. Eén van ons zat gehurkt vooraan de bok. Achter hem liep een verhaaldraad. Niemand had er erg in, maar toen deze strak kwam te staan werd hij hup . . . zo over boord gewerkt. Alles liep goed af en we hebben gebruld van het lachen. De taak van de bok beperkt zich niet alleen tot hijswerk. Wij helpen onder andere bij het verfspuiten. Een zeppelin in de hulphijs en men kan overal bij. Wij hebben dan wel meegemaakt, dat de wind precies onze kant opstond. Die lui maar spuiten. En wij konden niet weg. We keken elkaar eens aan en . . . u begrijpt het wel. Allemaal een knalrode kop! Later heb je er de grootste schik om.
Natuurlijk zit de hele schuit dan onder de verf, die maken we naderhand zelf schoon".

**Grondig**

Dit geldt ook voor talrijke andere zaken aan boord van de bok. Het onderhoud, dat zelf uitgevoerd kan worden, doet de bemanning zelf. En grondig. Iedereen die aan boord komt zal daar verbaasd over staan. De machinekamer al even netjes. Er staat daar een dieselgeneratorset opgesteld, die voor alle stroom aan boord zorgt. Eigenaardig misschien is het feit, dat er alleen gelijkstroom is. Een kleine generatorset levert stroom voor verlichting en lenspomp, doch alleen als er niet gehesen hoeft te worden.
De indeling van het ponton is ongeveer als volgt. Allereerst, dus vooraan, het kabelgat. Verf, kabels, sluitingen, stroppen etc. zijn hier keurig gerangschikt opgeslagen. Dan een tussendek, dit is een zogenaamde droge ruimte. Daarna de machinekamer en als laatste in het midden achteraan de achterpiek met vaste ballast. Aan weerszijden daarvan twee ballasttanks, waarin ook de koeli[illegible] voor de motor een plaa[illegible] kreeg. Afhankelijk van de te hijsen last worden de ballasttanks met water bijgevuld. In totaal kan dit tot 55 ton extra ballast oplopen.
De kiellegging van het ponton vond plaats in oktober 1966. In 1967 werd deze tewater gelaten. Eerst in april 1970 kwam de bok in de vaart. Schipper Buys: "Ja, dat klopt. Voordien heeft het ponton dienst gedaan als werkponton bij de aanbouw van een booreiland. De poten van de bok zijn afkomstig van de oude "Moa". Die was totaal versleten. De bokconstructie is toen wel breder gemaakt. We hebben twee hoofdhijsen à 35 ton elk. Dat zijn de rode en groene blokken. Op het dek staan de hijslieren met dezelfde kleur, zodat je duidelijk kan zien welke je moet bedienen.

Het kabelgat

Een blik in de machinekamer

**Overstomer**

In tegenstelling tot de meeste bokken in het Rotterdamse havengebied kan bij de "Moa" de stand van de poten niet gewijzigd worden. Wij hebben wel een beweegbare top van 30 meter, een zogenaamde "overstomer". Het gedeelte dat naar achteren steekt is 15 meter lang en heet de "sprenkel". De oude "Moa" had zo'n top niet.
U moest eens weten hoe graag veel bokschippers hun bok met deze constructie zouden zien. Meestal is het zo, dat bij beweegbare poten de top niet nog eens zelf versteld kan worden. Als zij dan tegen een dok kruipen met de bok kunnen zij niet zo ver over het schip reiken. Wij daarentegen laten eenvoudig de top voorover zakken.
Daarmee wordt de reikwijdte groter. We kunnen vrijwel overal bij. De overstomer heeft een gele en een blauwe tophijs van elk 15 ton. Ook hier weer corresponderen de kleuren met de lieren op het pontondek. Als we tegen een dok liggen komt het een enkele keer voor, dat we er toch niet bij kunnen. Dat is geen probleem. Wij geven de mensen op de boot het commentaar: geen paniek . . . gewoon wachten op laag water, dan lukt het ! Voelt u hem. Toch gaat die opmerking er vaak bij de mensen in".

**Onmisbaar**

De "Moa" is een onmisbaar stuk gereedschap in de reparatiesector. Talrijk zijn de karweien, waarbij de hulp van een bok nodig is. Neem maar het schroef- en aswerk. Zo af en toe gebeurt het, dat de bok voor langere tijd op karwei is. Het bokpersoneel blijft dan permanent aan boord. Daarom is er een smaakvol ingerichte woonruimte onderdeks.
Vanzelfsprekend ontbreken een koelkast en gascomfoor evenmin. Schipper Buys zegt hierover: "Dat heb je gewoon nodig. We vormen als het ware een eigen gemeenschap. Je bent daarom op elkaar aangewezen. Voorwaarde is echter, dat je met elkaar goed overweg kan. Wat dat betreft moet ik zeggen, we hebben een fijne ploeg".

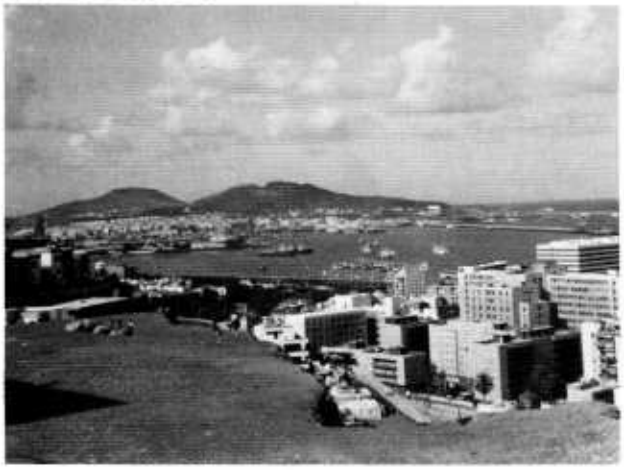
# Retourtje Rotterdam/ Las Palmas

*De afdeling Reparatie kreeg onlangs de opdracht voor het uitvoeren van een reisreparatie aan boord van de Griekse tanker "Aegean Sailor". Het schip lag echter in Hamburg. Daarom werd een team van drie buitenbankwerkers en een buitenbankwerkers-werkmeester uitgezonden om deze klus te klaren.*
*Onderstaand drukken wij het door hen zelf opgestelde verslag over deze reis af.*

Donderdagmorgen vertrokken wij met een busje van de werf naar Schiphol. Vandaar vlogen we met een vliegtuig van de Lufthansa naar Hamburg, op weg naar de scheepswerf van Blohm & Voss. Daar lag de Griekse stoomtanker "Aegean Sailor" — 255.000 brt — waarop we lekkage aan de mechanische asafdichtingen van twee vertikale ladingpompen moesten gaan verhelpen tijdens de vaart van Hamburg naar Las Palmas. Dit in verband met het feit, dat de pompkamer verzegeld was en men te laat met het schoonmaken en ventileren van de pompkamer was begonnen.
Vrijdagmiddag lieten ze het gegraven dok vollopen, waarna de dubbele deur van het dok werd leeggepompt en met twee sleepboten naar een andere plaats gevaren, zodat wij het dok konden uitvaren. Zo begon onze reis naar Las Palmas.
Op de Elbe was aan bakboordzijde niet zoveel te zien. Aan stuurboordzijde was het een mooi gezicht. Leuke strandjes, veel groen en huizen die tegen de "bergen" waren gebouwd.

Werkmeester G. Zwaal: na gedane arbeid.....

De baai van Las Palmas



**Voorspoedig**

Na een voorspoedige reis van zeven dagen met mooi weer, kwamen we bij Las Palmas aan.
Tijdens deze reis hadden we ons werk in de pompkamer gedaan. De klus zelf viel wel mee, maar de 112 treden naar beneden en weer naar boven waren een behoorlijk karwei. Toen we het eiland zagen was het trappenlopen echter snel vergeten.
Een helicopter haalde ons

van boord. Dat was wel even een vreemd gezicht. De bootsman en pompman ieder achter een waterkanon en de 1ste stuurman met zwemvest aan en helm op, die de piloot hielp om de helicopter op het dek te zetten.

Binnen een halve minuut zaten wij erin en hingen alweer in de lucht, nagezwaaid door de bemanning.

Na te zijn geland en onze koffers naar het hotel te hebben gebracht, gingen we de stad in.

Rondom de haven doet het wat rommelig aan. Met het verkeer neemt men het niet zo nauw. Links en rechts neemt maar voorrang al naar gelang dat zo uitkomt.

Aan de ene kant van de boulevard staan hotels en aan de andere zijde ligt het strand. Dat ziet er vrij donker uit, maar het water is helder.

**Prachtig**

Het geheel was een prachtig gezicht. Helaas hadden we geen tijd om te zwemmen, hoe aanlokkelijk ook vanwege het fraaie weer. Op de terrasjes is het gezellig zitten. Ook daar kun je genieten van een heerlijk glas Heineken.

De bergen zijn we ook nog opgeweest, tot een hoogte van 2000 meter. Het was de moeite waard om vanaf de bergen op de stad te kijken.

De huizen zijn trapsgewijs tegen de bergen aangebouwd.

Veel palmbomen hebben we niet gezien, want de bergen zijn daar vrij kaal, ook wat andere beplanting betreft.

Zaterdagmorgen zaten we om vijf uur weer op het vliegveld, omdat om zeven uur ons vliegtuig zou vertrekken.

Na vier en een half uur wachten, gingen we met een vliegtuig van de Iberia naar Madrid. Maar in verband met een staking moest er een tussenlanding gemaakt worden in Sevilla. Daarna mochten we wel landen in Madrid.

Vanuit Madrid zijn we toen met een KLM vliegtuig naar Amsterdam gevlogen. Vandaar met een auto naar Rotterdam gereden, hetgeen het einde was van een retourtje Rotterdam-Las Palmas.

Helicopter haalde ons van boord

In Las Palmas: V.r.n.l. de heren K. Snek, daarachter net zichtbaar P. Willemse, vervolgens een inwoner van Las Palmas en geheel links M. Dos Santos

RDM 75 jaar 1902 - 1977

**22 januari 1977 open dag**
**U komt toch ook?**

# Ziek zijn - Beter zijn

Helaas komt het nog steeds voor, dat iemand, die wegens ziekte of ongeval thuis moet blijven, dit niet volgens de regels van de ziektewet bij het bedrijf meldt.

Dit kan voor hem of haar gevolgen hebben in verband met de uitkering van het ziekengeld.

Een ieder, die wegens ziekte of ongeval thuis blijft, moet dit **vóór 10.00 uur melden** aan de Medische Dienst van de RDM, telefoon 87 26 29.

Deze wijze van ziekmelden geldt **zonder uitzondering** voor alle werknemers.

In verband met de werkindeling is het aanbevelenswaardig, dat u tevens uw chef of werkmeester op de hoogte stelt van de reden waarom u thuisblijft.

Het hervatten van het werk behoort eveneens bij de Medische Dienst te worden gemeld. De ziekenbezoeker maakt dan geen vergeefse reis en spaart zodoende tijd om een ander te kunnen bezoeken.

Wanneer een ieder zich aan deze simpele regels houdt, kan het niet verkeerd gaan.

Voor wat betreft het bezoeken van de bedrijfsarts zijn tijden gesteld:
08.00—09.00 uur :
spreekuur voor werkenden.
08.00—10.00 uur :
spreekuur voor mensen, die in de ziektewet lopen.
Deze tijden gelden voor maandag tot en met vrijdag. Tijdens genoemde spreekuren worden mensen met ongevallen en/of plotselinge klachten over de gezondheid natuurlijk onmiddellijk geholpen.

Voor bijzondere gevallen en bepaalde onderzoekingen wordt bij voorkeur volgens afspraak gewerkt.

Medische Dienst.

---

WEK

## Mededelingen

Secretariaat: H. Staas - Elskamp 1
Rotterdam-23 - Telefoon 80 81 89

### WAAR BLIJFT DE TIJD MET WEK

Al veertig jaar . . . proficiat. Het eerste onderdeel van de nieuwe revue van Willy Walden en Piet Muyselaar, beroemd als Snip en Snap, was duidelijk een ode aan veertig jaar theater.
In het bijzonder aan de twee bedoelde artiesten, die in het programma terecht "De Grote Twee" genoemd worden. Verkleed als de dames Snip en Snap brachten zij de zaal direct in de goede stemming. Zeker toen alle dames in de zaal moesten gaan staan, waarna Willy Walden hieruit een koddige vergelijking trok met een tram in het spitsuur. De gehele show bood voortdurend afwisseling door een dansensemble bestaande uit zes charmante dames. Hun optreden werd aangevuld met zang en dans door Louis Dusée, Harry Polder en niet te vergeten Helen Shepherd. Zij brachten overwegend muzikale herinneringen uit de afgelopen veertig jaar.
Aase Rasmussen droeg op bekwame wijze haar steentje bij aan de diverse humoristische schetsjes, zoals het zeer bekende drama van het dubbeltje.
De speciale gast Fred Kaps toonde zijn befaamde goochelkunst. Zeer indrukwekkend was zijn truc met het witte koord.
Na de pauze ging men zelfs terug naar de jaren twintig met tal van bekende liedjes. Tot slot bezong het gehele ensemble met Willy Walden en Piet Muyselaar de jaren dertig en veertig.
Een staande ovatie bewees, dat de revue door het publiek zeer gewaardeerd was. De titel, waar blijft de tijd, gold zeker voor deze avond, want eerder dan men eigenlijk zou wensen was het programma afgelopen.

---

### KERSTCONCERT 1976

Gezien het succes van verleden jaar heeft het bestuur ook voor dit jaar weer een Kerstconcert op haar programma staan en wel op zaterdag 18 december 1976 in de Triomfatorkerk, Krabbendijkestraat te Rotterdam (Pendrecht).
Aanvang: 20.00 uur.
Kerk open 19.30 uur.
Medewerking zal worden verleend door:

- Harmonie Docyard
- Mannenkoor Dockyard
- het Rotterdams Jongenskoor

samenzang zal het geheel completeren.
Aan het verzoek van verleden jaar het concert iets korter te maken zullen wij voldoen. Wij denken om circa 21.30 uur te eindigen.
Kaarten ad. ƒ 1,50 per stuk zijn tegen contante betaling verkrijgbaar bij de bestuursleden.

---

### PERSONEELSVERENIGING WEK

De personeelsver. WEK, opgericht in 1944 telt momenteel ongeveer 3200 leden, hetgeen betekent dat nog steeds niet alle werknemers van RDM — NW of RN zich hebben aangemeld.
Het lidmaatschap stelt u in de gelegenheid tot:

- het bijwonen van verschillende ontspanningsavonden tegen een geringe prijs (operette, toneel, film, cabaret enz.)
- Het deelnemen aan één of meer clubs: biljarten, klaverjassen, mannenkoor, zwemmen (zowel voor u zelf als voor uw kinderen) enz.
- Elk jaar wordt voor de kinderen van de leden gratis een Sint Nicolaasfeest gegeven.
- Als lid kunt u bij het bestuur een introductiepaspoort afhalen. Op vertoon van dit paspoort geniet u bij een aantal bedrijven be-

langrijke kortingen bij de aanschaf van diverse veren gebruiksgoederen.

In het maandelijks verschijnend orgaan van ons bedrijf "Nieuws van de RDM" worden de activiteiten van de vereniging bekend gemaakt en voorzover nodig ook via een bekendmaking in uw salarisenveloppe.

De contributie bedraagt slechts ƒ 0,50 per maand.

Daarnaast is er een lage clubcontributie voorzover u daaraan wenst mee te doen.

Wij zouden het zeer op prijs stellen u eveneens als lid van WEK te mogen begroeten, waarvoor u slechts de strook aan de onderzijde behoeft in te vullen en in te leveren bij de secretaris (afdeling Personeelszaken) of bij de loonadministratie.

Namens Het Bestuur.
H. Staas, Secr.

De ondergetekende: .....

Adm.no.: .....

Afdeling: .....

geeft zich hiermede op als lidvan WEK.

Handtekening:

---

75 jaar RDM 1902-1977

In het kader van het 75-jarig bestaan van de RDM op 23 januari 1977 zal op 7 mei 1977 een zaalvoetbaltoernooi gehouden worden. Het ligt in de bedoeling, dat op deze dag twee teams van de RDM het op zullen nemen tegen de teams van de diverse RSV-bedrijven, die uitgenodigd zullen worden.

De vertegenwoordiging van de RDM zal bestaan uit een team van de Bedrijfsschooljongeren en een team gevormd uit de overige werknemers. Daarom zullen vooraf selectiewedstrijden gespeeld worden door de diverse afdelingen in het bedrijf. Wanneer en waar is nog niet bekend. De mogelijkheid is evenwel open om met meerdere teams uit te komen, indien blijkt dat er van de zijde van de RSV-bedrijven onvoldoende belangstelling bestaat.

U wordt op de hoogte gehouden via de mededelingenborden en ons personeelsblad.

**WEK AFD. BILJART**

Ter gelegenheid van het 75-jarig bestaan van de RDM, zal op de zaterdagen **29** jan., 5 en 12 febr. 1977 door biljartvereniging WEK een biljarttoernooi worden georganiseerd. Dit toernooi zal worden gehouden in de biljartzaal van

G. Polderman
Goudsesingel 326-328
Rotterdam.

Deelname staat open voor alle werknemers van de RDM en NW, dus niet alleen voor leden van personeelsvereniging WEK. Als u mee wilt doen, kunt u zich, met vermelding van het te spelen gemiddelde, opgeven bij een der bestuursleden t.w.

RDM:
Hr. Zwaal,
baas buitenbankwerkers reparatie;
Hr van Breukelen,
prespak;
Hr. van Gool,
nieuwe hoofdkantoor, kamer 126.

NW:
Hr. van den Adel,
baas ijzerwerkers.

De inschrijftermijn voor dit toernooi sluit op 24 december a.s.

---

# In memoriam

3-10-1976 **Antonie van Dam**
schaver
ca. 16 dienstjaren

Geheel onverwacht is op 3 oktober jl. overleden de heer A. van Dam. Hij bereikte de leeftijd van 58 jaar.

De heer Van Dam trad in 1959 in dienst als schaver in de Machinefabriek, welk beroep hij met een korte onderbreking van zijn dienstverband tot het laatst toe heeft uitgeoefend.

De laatste jaren was hij lijdende aan een ernstige ziekte, doch zijn uiterst sterke wil om deel te blijven nemen aan het productieproces heeft hem op bijzondere wijze gesterkt om met zijn kwaal te leven. Hij stond daarnaast bekend als een uitstekend vakman, die altijd met volle overgave zijn taak verrichtte. De heer Van Dam had bovendien een opgewekt karakter en hield wel van een vrolijke noot. Mede daardoor was hij graag gezien bij chefs en collega's. Hij laat een leemte na in de afdeling.

**GEPENSIONEERDE WERKNEMERS**

21-9-1976 **Jacob Meijer** 86 jaar
sorteerder
gepensioneerd 8-10-1955

28-9-1976 **Pieter Hendrik Eijgel** 80 jaar
brander
gepensioneerd 1-3-1961

5-10-1976 **Jan Koudstaal** 68 jaar
transporteur
gepensioneerd 1-8-1973

6-10-1976 **Aart Hoolmeijer** 73 jaar
brander
gepensioneerd 1-9-1968

8-10-1976 **Johannes van der Stelt** 78 jaar
opruimer NW
gepensioneerd 31-12-1962

*Met leedwezen geven wij kennis van hun overlijden.*
*Hun nagedachtenis zal door ons in ere gehouden worden.*

## Dankbetuigingen

Langs deze weg wil ik een ieder van harte danken voor de betoonde belangstelling na het overlijden en tijdens de teraardebestelling van mijn man, Arie de Ruiter.

L. N. de Ruiter-Jongejan

Voor uw medeleven gedurende de ziekte en na het overlijden van mijn man, Pieter Hendrik Eijgel, wil ik u langs deze weg van harte bedanken.

L. Eijgel-Klompenhouwer
en kinderen

Mede namens kinderen en kleinkinderen wil ik collega's en directie mijn hartelijke dank betuigen voor de belangstelling en het medeleven betoond na het plotselinge overlijden en tijdens de begrafenis van mijn man, Antonie van Dam.

A. van Dam-Klaris

Zeer velen hebben hun deelneming betuigd na het overlijden en bij de teraardebestelling van mijn man, Aart Hooimeijer. Zeer velen hebben hun medeleven betoond tijdens zijn ziekte. Van velen heeft hij vriendschap ondervonden, vooral na zijn pensionering. Voor dit alles zijn wij u zeer dankbaar.
Mede namens mijn kinderen en kleinkinderen,

N. Hooimeijer-Stok

---

## Afscheid

Met ingang van 1 oktober werden gepensioneerd de heren:

W. Hendriks
werkmeester pijpbewerken NW, vanaf 23 nov. 1936 in dienst

J. den Hoed
hakker Nwb.,
vanaf 7 mei 1929 in dienst

C. Maat
scheepmaker NW,
vanaf 14 juli 1952 in dienst

A. van der Meijde
medewerker in de magazijndienst,
vanaf 25 mei 1970 in dienst

J. A. van der Sluijs
tekenaar constructeur tekenkamer Marine,
vanaf 16 dec. 1936 in dienst

G. W. Smeenk
medewerker Alg. dienst,
vanaf 22 jan. 1947 in dienst

P. Weggeman
plaatwerker Nwb.,
vanaf 5 juni 1951 in dienst

A. de Jong
stoker RN,
vanaf 1 jan. 1974 in dienst
en voordien bij de RDM

C. J. Spierenburg
electrisch kraandrijver,
vanaf 1 jan. 1974 in dienst
en voordien bij de RDM

RDM 75 jaar 1902 - 1977

**U bent welkom op**
**22 januari 1977**

RDM